کتابخانه و مرکز اطلاع‌رسانی
بنیاد دایرة المعارف اسلامی

ایران شناسی

ویژهٔ پژوهش در تاریخ و تمدن و فرهنگ ایران و زبان و ادبیات فارسی

دورهٔ جدید

سال چهاردهم، شمارهٔ ۳ پائیز ۱۳۸۱ (۲۰۰۲ م.)

جلال متینی

مخالفت انگلیسیها با راه آهن جنوب به شمال ایران

قریب چهار سال پیش - بهار ۱۳۷۸ - درمقالهٔ «دکتر مصدق، راه آهن سراسری ایران، و سلطان احمد شاه» به اختصار به ذکر نظریات متفاوت و گاه متضاد دکتر مصدق دربارهٔ راه آهن سراسری پرداختم و سپس در چند مقالهٔ دیگر سخنان وی را دربارهٔ راه آهن به نقل از مذاکرات مجلس شورای ملی در دوره های پنجم و ششم و چهاردهم به شرح نقل کردم. همچنان که گفتگوی محمد رضاشاه را با او دربارهٔ راه آهن از کتاب مأموریت برای وطنم، از نظر دور نداشتم و پاسخی را هم که دکتر مصدق به نوشتهٔ شاه داده است نیز از کتاب خاطرات و تألمات مصدق یاد کردم. همچنین سخنان دکتر مصدق را به والاحضرت اشرف پهلوی - پس از تشکیل سازمان خدمات اجتماعی در سال ۱۳۲۶ - دربارهٔ راه آهن از

کتاب چهره هایی در آینه آوردم.

خلاصهٔ نظریات دکتر مصدق دربارهٔ راه آهن که در مقاله های مذکور آمده بدین قرار است:

در دورهٔ پنجم: دکتر مصدق در روزهای آخر مجلس پنجم، در ۲۰ بهمن ۱۳۰۴، و پیش از آن که لایحهٔ احداث راه آهن در اول اسفند ۱۳۰۵ به مجلس ششم تقدیم شود دربارهٔ راه آهن اظهار داشت:

... پس اگر بخواهیم در این قدم مهم اقتصادی کار بکنیم اول تعیین محل است که باید با ادلّه و مدارک صحیح معلوم کنیم کدام نقطه صرف می کند و از هر حیث مفیدتر خواهد بود و کدام محل موجب خسران و زیان نیست. این اولین قدم این کار است.[1]

در دورهٔ ششم: ۱- دکتر مصدق به طور کلی با احداث راه آهن در ایران بی توجه به مسیر آن مخالفت کرد؛ ۲- مسیر خط آهن جنوب به شمال (محمّره به بندر جز) را که **دولت پیشنهاد کرده بود، از نظر اقتصادی مطلقاً مقرون به صرفه نمی دانست*** و بدین علت با آن نیز جداً مخالف بود، به دو دلیل: یکی آن که این راه برای تجارت داخلی ست و چون ما هیچ متاعی به جز تریاک برای صادرات نداریم، کشیدن این خط به هیچ وجه مقرون به صرفه نیست، و دیگر آن که «معقول نیست که مملکت اروپا مال التجارهٔ خودش را از راه روسیه بیاورد به بندر جز و از بندر جز هم ببرد به هندوستان که بگوییم راه آهن ما رابط اروپا و هندوستان است»؛[2] ۳- و اما در صورتی که دولت درصدد کشیدن خط آهن باشد، مسیر غرب به شرق ایران که ترانزیت بین المللی دارد و اروپا را به هندوستان متصل می سازد مرجّح است.

وی در سخنان خود در مجلس ششم زیرکانه، به مانند موارد مشابه - با توجه به احساسات مذهبی عوام و حتی خواص هموطنان- راه آهن غرب به شرق را راهی معرفی کرد که ما را به «بهشت» می برد در صورتی که راه آهن جنوب به شمال ما را به «جهنم».[3] به یاد داشته باشیم که در سال ۱۳۰۵ که از ده میلیون جمعیت ایران، حداکثر پنج شش درصد باسواد بودند، به ندرت کسی از «صرفهٔ اقتصادی» و «ترانزیت بین المللی» و امثال آن چیزی می فهمید، در حالی که برگزیدن دو واژهٔ بهشت و جهنم، مؤثرترین وسیله برای جلب توجه مردم به این امر بود که راه آهن پیشنهادی رضاشاه، مردم ایران را به جهنم می برد.

* تاکیدها در این مقاله از نویسندهٔ این سطور است.

در دورهٔ چهاردهم: در جوّ ضد رضاشاهی آن سالها، و با توجه به اشغال ایران از سوی متفقین، استعفای رضاشاه و تبعید او و اکثر افراد خانواده اش از سوی قوای اشغالگر انگلیس به جنوب آفریقا، حملات بی امان رادیو لندن و دهلی از حدود دو سال پیش به رضاشاه، از جمله این که وی جواهرات سلطنتی را هم با خود از ایران خارج کرده است، دکتر مصدق در این مجلس، مسألهٔ راه آهن را - بی توجه به مطالبی که در دورهٔ ششم اظهار کرده بود - فقط با توجه به اشغال ایران به توسط متفقین، قحطی، نبودن امنیت در سراسر کشور، و نارضایی شدید مردم از اوضاع، به صورتی دیگر مطرح ساخت و از جمله گفت:

دیکتاتور [رضاشاه] با پول ما و به ضرر ما راه آهن کشید و بیست سال برای متفقین امروز ما تدارک مهمات دید.[5]

در گفتگوی با شاه: محمد رضاشاه در کتاب مأموریت برای وطنم نوشته است دکتر مصدق صریحاً به من اظهار داشت پدرم در احداث راه آهن سراسری خیانت کرده است. وی این خط را «فقط برای جلب رضایت انگلیسها که می خواستند به روسیه حمله کنند ساخته است...».[5]

دکتر مصدق در پاسخ به این عبارت شاه، نوشته است:

و اما در خصوص راه آهن - مدت سه سال یعنی از سال ۱۳۰۴ تا ۱۳۰۶ [صحیح ۱۳۰۷ است] هر وقت راجع به این راه در مجلس صحبتی می شد و یا لایحه ای جزء دستور قرار می گرفت من با آن مخالفت کرده ام. چون که خط خرمشهر - بندرشاه خطی ست کاملاً **سوق الجیشی...** .

در جلسهٔ ۲ اسفند ۱۳۰۵ مجلس شورای ملی گفتم برای ایجاد راه دو خط بیشتر نیست: آن که ترانزیت بین المللی دارد ما را به بهشت می برد و **راهی که به منظور سوق الجیشی ساخته شود ما را به جهنم، و علت بدبختیهای ما هم در جنگ بین الملل دوم همین راهی بود که اعلیحضرت شاه فقید ساخته بودند...**

ساختن راه آهن در این خط هیچ دلیل نداشت جز این که **می خواستند از آن استفاده ای سوق الجیشی کنند و دولت انگلیس هم در هر سال مقدار زیادی آهن به ایران بفروشند و از این راه** پولی که دولت از معادن نفت می برد وارد انگلیس کند....[6]

در گفتگوی با خواهر شاه: دکتر مصدق به والاحضرت اشرف نیز گفته است: **«پدر شما اشتباه بزرگی کرد که راه آهن سراسری ایران را ساخت. اگر او این کار را نکرده بود، ایران طی جنگ جهانی اشغال نمی شد».**[7]

دکتر مصدق در مجلس ششم از این که راه آهن جنوب به شمال جنبهٔ سوق الجیشی دارد مطلقاً سخنی نگفته است و آنچه در این مورد در خاطرات خود در جواب به محمد رضا شاه

نوشته نادرست است. از سوی دیگر وی در یک جا گفته است رضاشاه در سال ۱۳۰۵ این خط را برای جلب رضایت انگلیسها که می خواستند به روسیه حمله کنند، کشید و در جای دیگر گفته است: «دیکتاتور با پول ما و به ضرر ما راه آهن کشید و بیست سال برای متفقین امروز ما تدارک مهمات دید». آیا انگلیسیها در سال ۱۳۰۵ پیش بینی کرده بودند که در جنگ دوم جهانی، دولت شوروی نخست در کنار آلمان هیتلری قرار خواهد گرفت، تا انگلستان با استفاده از راه آهن ایران، به شوروی یار و هم پیمان آلمان حمله کند! دیگر این که آیا انگلستان در سال ۱۳۰۵ پیش بینی کرده بود که انگلستان در جنگ دوم جهانی در کنار شوروی علیه آلمان خواهد جنگید و بدین علت احداث راه آهن جنوب به شمال ایران برای ارسال مهمات به شوروی ضرورت کامل خواهد داشت تا به رضاشاه دستور داده باشد راه آهن جنوب به شمال را احداث کند؟ از طرف دیگر این که نوشته است دلیل احداث این خط آن بود که دولت انگلیس هم در هر سال مقدار زیادی آهن به ایران بفروشد، نیز قابل تأمل است، زیرا اگر قرار بر ساختن راه آهن غرب به شرق ایران هم بود، باز ایران برای احداث راه آهن احتیاج به مقدار زیادی آهن داشت که یا بایست از انگلستان یا از کشوری دیگر خریداری کند. به علاوه دکتر مصدق هرگز نگفته است این اطلاعات محرمانه و سرّی را چگونه به دست آورده است.

اما پیش از آن که به موضوع اصلی این مقاله بپردازم لازم است در پاسخ کسانی که می گویند دکتر مصدق با احداث راه آهن در ایران مخالف نبود و مخالفتش فقط با مسیر آن از جنوب به شمال بود، متذکر شوم که سخنان مصدق در مجلس ششم جای چون و چرا باقی نمی گذارد که او در درجهٔ اول با احداث راه آهن در ایران در هر مسیری مخالف بوده است. به سخنان وی توجه بفرمایید.

> اگر ما این چهارده میلیون پول موجودی را [به جای ساختن راه آهن] خرج کارخانهٔ قند در نقاط مختلفه بکنیم هم قند ارزانتر می شود و هم ما مستغنی از فرستادن پول به خارجه می شویم....
>
> ... اگر ما امروز آمدیم کامیون به کار انداختیم و این راههای شوسه را به کار انداختیم کامیون فایده خواهد داشت. البته ممکن است بگویند کامیون و بنزین هم از خارج خریده می شود و کامیون هم مضر است، ولی خیر، ما اگر بخواهیم خط آهن بکشیم چهل میلیون پولمان به خارج می رود (که سالی چهار میلیون حداقل منفعت آن است) و سالی چهار میلیون هم بودجهٔ راه آهن است پس این ضررش برای ما از هر چیزی زیادتر است. درصورتی که اگر ما سرویس کامیون را در این مملکت دایر کنیم به این ترتیب که پنجاه کامیون بیاوریم برای مسافرین که یکی از طهران حرکت کند برود بوشهر و یکی هم برعکس. مسافرین در راه بوشهر... روزی پنج نفر هم

نخواهد بود به این ترتیب می توانیم مسافرت راه بوشهر تا این جا را با کامیون تأمین کنیم، و اگر ما پنجاه اتوبوس مسافرتی داشته باشیم می توانیم در پنج نقطهٔ ایران خط ابتدایی و انتهایی درست کنیم و بعد هم یک عده کامیون که بنده شنیده ام امروزه در اروپا هست که با بخار حرکت می کند و مخارج سوختش هم خیلی کم است آنها را بیاوریم برای حمل و نقل. البته اگر امروز شروع بکنیم به کشیدن راه آهن، تا ده سال دیگر راه آهن فایده ندارد و البته تا ده سال دیگر هرچه خرج بکنیم بیفایده است و بعد از ده سال هم به ترتیبی که بنده عرض کردم مملکتی که هر کیلومتر مربعش پنج نفر جمعیت دارد، گمان نمی کنم فایده داشته باشد... اگر ما در این مملکت راههای شوسه مان را درست کنیم ما ضرر نمی کنیم... .[۸]

نویسندهٔ این سطور مطمئن است که هر کس سخنان دکتر مصدق را در مجلس ششم - که رؤوس آن را نقل کردم - بخواند در مخالفت بی چون و چرای وی با احداث راه آهن در ایران، در هر مسیری، تردید نخواهد کرد.

و اما دکتر مصدق در مخالفت با احداث راه آهن جنوب به شمال چهار بار در مجلس ششم سخن گفته است: در ۲ اسفند ۱۳۰۵، ۲۹ فروردین ۱۳۰۶، ۹ اردیبهشت ۱۳۰۶، و ۲۸ فروردین ۱۳۰۷. وی در «عرض جواب» به شاه نیز تصریح کرده است که: «هر وقت راجع به این راه در مجلس صحبتی می شد و یا لایحه ای جزء دستور قرار می گرفت من با آن مخالفت کرده ام». این سخن مصدق کاملاً درست است، زیرا وی حتی برخلاف سنت پارلمانی، پس از تصویب لایحهٔ احداث راه آهن جنوب به شمال در مجلس شورای ملی، و نیز پس از زدن کلنگ اول احداث راه آهن به دست رضاشاه در ۲۳ مهر ۱۳۰۶، از مخالفت با این خط دست برنداشت چنان که در جلسهٔ ۲۸ فروردین ۱۳۰۷ باز تجدید مطلع کرد و کوشید نمایندگان مجلس را به نقض مصوبهٔ احداث راه آهن جنوب به شمال وادارد. او در آن جلسه گفت:

بنده در موضوع راه آهن نظر خودم را به کرات در مجلس شورای ملی به عرض آقایان رسانده ام... درست است که قانون احداث راه آهن در مجلس شورای ملی تصویب شده، ولی اگر قانونی که از مجلس گذشته نقض شود ضرر ندارد در صورتی که اگر خط آهن را بر خلاف مصالح مملکت بکشند ضررهای جبران ناپذیر دارد... .

او از این حد نیز قدم فراتر نهاد و خطاب به نمایندگان مجلس که احداث خط آهن جنوب به شمال را تصویب کرده بودند گفت: «**ولی به عقیدهٔ خودم این رای را که این خط کشیده شود و به این طرف برود خیانت و برخلاف مصالح مملکت می دانم**». بعضی از نمایندگان به گفتهٔ وی اعتراض کردند و گفتند: «خیانت نیست»، و دکتر مصدق به آنان جواب داد:

«بنده به نظر خودم خیانت است شما به نظر خودتان خدمت است...».[۹]

بدین ترتیب وی هم رضاشاه را خائن خوانده است و هم نمایندگان مجلس شورای ملی را که به احداث راه آهن جنوب به شمال رأی موافق داده بودند. چرا؟

کسانی که تاکنون دربارهٔ دکتر مصدق مقاله یا کتاب نوشته و در آن به مسألهٔ راه آهن نیز پرداخته اند عموماً دربارهٔ راه آهن غرب به شرق ایران به مانند شخص مصدق دادِ سخن داده و آن را به قول مصدق راهی قلمداد کرده اند که ایران و ایرانیان را به بهشت می برده است، برخلاف راه آهن جنوب به شمال که رضاشاه آن را به دستور انگلیسیها و برخلاف منافع ایران احداث کرده است.

اما در اسناد «آرشیو ملی انگلستان(PRO)» لندن، که دولت انگلستان آنها را به مرور آزاد اعلام کرده و دسترسی به آنها برای همگان میسر است، اسنادی موجود است که معلوم می دارد دولت انگلستان جداً با راه آهن جنوب به شمال مخالف بوده و کشیدن راه آهن غرب به شرق را از نظر اقتصادی و استراتژیکی و نیز از نظر منافع انگلستان بر خط جنوب به شمال ترجیح می داده است.

در این جا ۵ سند مربوط به راه آهن ایران را که در فاصلهٔ ۱۶ دی تا ۱۳ بهمن ۱۳۰۴ از سوی مقامهای انگلیسی نوشته شده است به شرح زیر مورد بررسی قرار می دهیم:*

۱- سند شمارهٔ ۳۷۱/۱۴۸۷ FO مورخ ۶ ژانویه ۱۹۲۶ (۱۶ دی ۱۳۰۴) از سِر پرسی لورن [وزیر مختار انگلیس] به وزارت خارجه.

۲- سند شمارهٔ ۳۷۱/۱۴۸۷ FO مورخ ۱۱ ژانویه ۱۹۲۶ (۲۱ دی ۱۳۰۴) از وزارت خارجه به وزارت هند.

۳- سند شمارهٔ ۳۷۱/۱۴۸۷ FO مورخ اول فوریه ۱۹۲۶ (۱۲ بهمن ۱۳۰۴) وزارت خارجه به وزارت جنگ.

۴- سند شمارهٔ ۲۴۸/۱۳۷۷ FO مورخ ۲ فوریه ۱۹۲۶ (۱۳ بهمن ۱۳۰۴) تهران به وزارت خارجه.

* از آقای عباس میلانی که در سالهای اخیر برای استفاده از این اسناد چند بار به لندن رفته اند خواهش کردم اگر در اسناد آرشیو ملی انگلستان (PRO) به اسنادی برخوردند که مربوط به راه آهن سراسری ایران باشد، آنها را لطفاً کپی کنند و برایم بفرستند. این پنج سند به لطف ایشان در اختیار بنده قرار داده شده است و بدین جهت در این باب خود را مدیون ایشان می دانم.

ج.م.

۵- سند شمارهٔ ۲۴۸/۱۳۷۷ FO . مصاحبهٔ اختصاصی سِر پرسی لورن با اعلیحضرت رضاشاه پهلوی در ۲ فوریه ۱۹۲۶ (۱۳ بهمن ۱۳۰۴).

در ضمن پیش از نقل این اسناد به یاد داشته باشیم که سردار سپه رضاخان از تاریخ ۶ آبان ۱۳۰۲ تا ۲۱ آبان ۱۳۰۴ رئیس الوزراء بود و وزارت جنگ را نیز برعهده داشت. مادهٔ واحدهٔ انقراض قاجاریه در جلسهٔ نهم آبان ۱۳۰۴ در دورهٔ پنجم مجلس شورای ملی به تصویب رسید. مجلس مؤسسان در ۲۱ آذر ۱۳۰۴ با تصویب مادهٔ واحده ای سلطنت مشروطهٔ ایران را از طرف ملت به اعلیحضرت رضاشاه پهلوی تفویض کرد. در چهارم اردیبهشت ۱۳۰۵ مراسم تاجگذاری رضاشاه انجام پذیرفت. و در سال اول پادشاهی رضاشاه، در زمان رئیس الوزرایی مستوفی الممالک و وزارت فوائد عامهٔ مهدیقلی هدایت (مخبرالسلطنه)، در اول اسفند ۱۳۰۵ پیشنهاد احداث راه آهن جنوب به شمال به مجلس شورای ملی (دورهٔ ششم تقنینیه) تقدیم گردید[۱۰] و به تصویب مجلس رسید، و نخستین کلنگ احداث راه آهن در ۲۳ مهر ۱۳۰۶ به دست رضاشاه به زمین زده شد.[۱۱]

بدیهی ست وقتی لایحهٔ احداث راه آهن در اول اسفند ۱۳۰۵ به مجلس تقدیم شده است، مقدمات امر بایست از مدتها قبل فراهم شده باشد. حداقل در دوران ریاست وزرایی سردار سپه و شاید پیشتر از آن، یعنی در دورهٔ طولانی ای که وی وزارت جنگ را در دولتهای مختلف به عهده داشته است. زیرا سر پرسی لورن در مصاحبه با رضاشاه در تاریخ ۲ فوریه ۱۹۲۶ به وی خاطر نشان کرده است که «چند سال پیش با استفاده از نقشه های لازم در زمینهٔ ارجحیت خط شرقی/غربی، در قیاس با خط شمال جنوبی با یکدیگر گفتگو کرده» بودیم.[۱۲]

بدین ترتیب چون تاریخ نگارش هر پنج سند (از ۱۶ دی تا ۱۳ بهمن ۱۳۰۴)، مقدم است حتی بر تاریخ اولین نطق دکتر مصدق در دورهٔ ششم، معلوم می گردد که انگلیسیها - پیش از آن که دکتر مصدق با خط جنوب به شمال به مخالفت بپردازد، با احداث این خط جداً مخالف بوده اند و به کشیدن راه آهن غرب به شرق ایران اصرار می ورزیده اند چنان که حتی در یکی از این اسناد مسیر آن را نیز شهر به شهر تعیین کرده اند.

اینک مشخصات هر سند، متن انگلیسی و ترجمهٔ فارسی آن:

FO 371/1487 Sir P. Loraine to Foreign Office, Jan. 6 1926

"Commission has already found in favor of Mohammareh Tehran-Bandar-I Gaz line. This alignment certainly corresponds

to popular aspirations... I have spoken privately with Minister of Public Works about the dangers of North South Axis..."

«کمیسیون تصمیم خود را مبنی بر ایجاد راه آهن محمره - تهران - بندرگز اتخاذ کرده است. این طرح بی شک با خواست عامهٔ مردم همسوست. درمورد خطرات خط شمال - جنوب با وزیر فوائد عامه به شکلی محرمانه گفتگو کردم».

* * *

FO 371/1487 Foreign Office to India Office, Jan.11, 1926

"It has hitherto been the policy of His Majesty's Government to urge upon the Persian Government the desirability of constructing a railway on an West-East Axis, starting from the present railhead on the Irak frontier near Khanikin, and proceeding thence via Hamadan and Noberan to Tehran. Such a railway could ultimately be linked up with the Nushki extension railway at Duzdap. There appears to be strong strategic and economic reasons, why this alignment would be preferable, from the point of view of British interests, to a railway running in a northerly direction from Mohammareh to the Caspian Sea."

«تاکنون سیاست دولت فخیمه [انگلستان] این بوده که به دولت ایران به تأکید اصرار کند که ایجاد راه آهن غربی - شرقی که نقطهٔ آغاز آن در مرز عراق و شهر خانقین باشد و از طریق همدان و نوبران به تهران برسد مطلوب است. چنین راه آهنی را آن گاه می توانند به امتداد خط نوشکی، در دزداب متصل کنند. علل قدرتمند استراتژیکی و اقتصادی فراوانی نشان می دهد که این مسیر از نظر منافع انگلستان مرّجح است بر راه آهنی که از محمره بیاغازد و به سمت شمال برود و به دریای خزر برسد».

* * *

FO 371/1487 Foeign Office to War Office, Feb 1, 1926

"The Secretary of State adheres to the view that the completion in near future of such a line connecting the Persian Gulf with the Caspian Sea would seriously endanger the independence of Persia. On the other hand he feels that the final completion of

this railway may well be delayed for many years, even its construction is undertaken immediately... If however the Persian Government decide to start construction from the Northern end, there will still be time for His Majesty's Government to decide whether to oppose this project by bringing all possible pressure to bear upon the Persian Government. To sum up, therefore, the view held by Sir Austen Chamberlain is that would be particularly undesirable to join issue with the Persian Government upon this subject, which is till in an early stage of discussion. To do so might result in driving the Persian Government into co-operation with the Soviet Governemnt, and thereby defeat the objects which His Majesty's Government have in view."

«آقای وزیر بر این عقیده است که تکمیل خط راه آهنی که خلیج فارس را در آیندهٔ نزدیک به دریای خزر متصل کند استقلال ایران را جداً به خطر خواهد انداخت. ازسوی دیگر گمان وی آن است که حتی اگر ساختمان چنین راه آهنی را فوراً آغاز کنند، بازهم تکمیل آن چندین سال به تعویق خواهد افتاد... البته اگر دولت ایران تصمیم بگیرد که کار ایجاد راه آهن را از سوی شمال آغاز کند، آن گاه دولت فخیمه [انگلستان] هنوز فرصت خواهد داشت که تصمیم بگیرد آیا باید همهٔ فشارهای متصوّر را علیه دولت ایران وارد کند یا نه. به عنوان نتیجه، می توان گفت که به گمان سر آستین چمبرلن در شرایط کنونی رویارویی با دولت ایران در این زمینه، که در هر حال کماکان در مراحل اولیهٔ بحث و بررسی ست، مقرون به صرفه نمی باشد. چنین برخوردی چه بسا که دولت ایران را به همکاری با دولت شوروی وادارد و چنین واقعیتی برای دولت فخیمه نقض غرض است».

* * *

FO 248/1377, Tehran to Foreign Office, Feb 2, 1926

"Shah explained to me in strict confidence following views: ... 2)Russians are strongly opposed to Caspian Persian Gulf railways in which they see menace of aggression against Russians."

«شاه به صورت کاملاً محرمانه به من خبر داد که ... ۲) روسها به شدت مخالف راه آهن دریای خزر-خلیج فارس اند و در آن خطر حمله علیه روسها را سراغ می کنند».

* * *

FO 248/1377, Sir P. Loraine's Private Interview with the HM Shah Reza Pahlavi on Feb, 2, 1926

[Lorraine] reminded HM of discussion which they had a years ago with maps concerning the advantages of an East/West Axis over a North South Axis. The Minister said that he could but bow to the patriotic motive behind the Persian desire to have a line from Tehran to Mohammareh and that such a line would in point of fact benefit British trade quite a lot but it was a question into which strategy entered greatly and it was necessary to excercise care as to the Northern of such a line lest the Russians on some pretext or other might try to lay hands on it, citing the case of Manchurian railways as an example and how it led to the Russo-Japanese war... HM smiled broadly... [said] it was the Russians were trying hard to persuade the Persians not to concentrate on the North South Axis but to make the East-West instead."

«[لورن] به اعلیحضرت یادآوری کرد که چند سال پیش، با استفاده از نقشه های لازم در زمینهٔ ارجحیت خط شرقی/غربی، در قیاس با خط شمال جنوبی، با یکدیگر گفتگو کرده بودند. آقای وزیر یادآور شد که چاره ای جز تسلیم در برابر خواستهای میهن پرستانه ای که می خواهد خط راه آهن از تهران به محمره برود، ندارد و به علاوه چنین مسیری به تجارت انگلیس مدد فراوان می تواند برساند. ولی در این مسأله ابعاد استراتژیکی از اهمیت ویژه ای برخوردار است و باید مخصوصاً نسبت به بخش شمالی این خط دقت فراوان نشان داد، مبادا روسها به عنوان مستمسکی به آن چنگ بیندازند، به تجربهٔ خط راه آهن منچوریه اشاره شد که سر آغاز جنگ روس و ژاپن بود... اعلیحضرت لبخندی زدند و گفتند از قضا روسها سعی فراوان دارند که ایران را از ساختن مسیر شمالی جنوبی باز دارند و به جای آن مسیر شرقی - غربی ساخته شود».

مروری اجمالی به این پنج سند روشن می سازد:

۱- انگلیسیها با احداث راه آهن جنوب به شمال ایران کاملاً مخالف بودند و می کوشیدند تا رضاشاه را از کشیدن این خط باز دارند، ولی موفقیتی حاصل نکردند. به این جهت ادعای این که رضاشاه این خط را به دستور انگلیسیها کشید تا آنها یا با استفاده از این خط به روسیه حمله کنند یا به عکس در جنگ دوم جهانی برای کمک به شوروی آن را مورد استفاده قرار دهند نادرست است.

۲- انگلیسیها معتقد بودند که خط جنوب به شمال، ایران را به خطر خواهد انداخت.

۳- انگلیسیها امیدوار بودند و لو علی رغم تمایل آنها ساختمان خط جنوب به شمال فوری آغاز شود، تکمیلش آن قدر به طول بینجامد تا آنها فرصت کافی برای وارد کردن فشار به ایران را داشته باشند.

۴- انگلیسیها معتقد بودند که بخش شمالی این خط، مستمسکی به دست روسها خواهد داد.

۵- انگلیسیها درضمن از این بیم داشتند که فشار بر رضاشاه برای جلوگیری از احداث این خط، او را به روسها نزدیک کند که این نقض غرض آنها بود.

۶- انگلیسیها به جای خط راه آهن جنوب به شمال، اصرار داشتند خط غربی - شرقی احداث شود.

۷- انگلیسیها حتی مسیر خط غربی-شرقی را نیز تعیین کرده بودند که از خانقین در مرز عراق شروع شود و به همدان و نوبران (نزدیک ساوه) و تهران برسد. بعد این خط می تواند به خط نوشکی در دزداب متصل شود.

۸- به جز انگلیسیها، به روایت رضاشاه، روسها هم با خط جنوب به شمال مخالف بودند و مثل انگلیسیها خط غربی-شرقی را ترجیح می دادند.

۹- انگلیسیها دریافته بودند که در برابر خواستهای میهن پرستانه [رضاشاه] که بر احداث خط جنوب به شمال اصرار می ورزید چاره ای جز تسلیم ندارند، زیرا خط محمره - بندرگز (جنوب به شمال) با خواست مردم هماهنگی دارد.

بدین ترتیب از یاد نبریم که رضاشاه در سال اول پادشاهی اش، و قطعاً پیش از آن که به پادشاهی برگزیده شود، دربارهٔ راه آهن سراسری در برابر انگلیسیها سخت مقاومت کرد و سرانجام نقشهٔ خود را عملی ساخت. به احتمال قوی او می خواست «راه آهن»

به عنوان مظهر قدرت حکومت مرکزی از خوزستان و کردستان و لرستان – که تجزیه طلبی و خانخانی و طغیان علیه حکومت مرکزی در آن نواحی در دورهٔ قاجاریه مسبوق به سابقه بود – بگذرد تا عشایر و خانهای محلی هر روز با شنیدن صدای سوت راه آهن و عبور راه آهن از استانهای غربی ایران بدانند از این پس با شخص وی و با حکومت مرکزی ایران سر و کار دارند نه با انگلستان. زیرا پیش از این تاریخ، به علت ضعف دولت قاجاریه، از جمله نه فقط شرکت نفت انگلیس، اراضی وسیعی را در آبادان و اهواز و بندر ناصری از شیخ خزعل فرمانروای مستقل خوزستان، برای مدتی همزمان با مدت قرارداد دارسی (۶۰ سال از ۲۸ مه ۱۹۰۱)، اجاره کرده بود، بلکه برای حفظ امنیت و اموال خود، به خزعل و خانهای بختیاری نیز سالانه مبالغی می پرداخت و آن را از حق السهم دولت ایران کم می کرد. به علاوه شرکت نفت انگلیس در آن سالها به تأسیس پلیس اختصاصی در آبادان دست زده بود، همان طوری که در مسجد سلیمان نیز برای حفظ تأسیسات خود بر طبق قراردادی با بختیاریها یک صد تفنگدار محلی زیر نظر یک حاکم بختیاری استخدام کرده بود. ولی پس از سفر رضاشاه به خوزستان در آبان ۱۳۰۷، به فعالیت پلیس شرکت نفت انگلیس در آبادان و حاکم و تفنگداران بختیاری در مسجد سلیمان خاتمه داده شد. در آن تاریخ به دستور وی در آبادان شهربانی و در مسجد سلیمان بخشداری تأسیس گردید.[۱۳]

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

یادداشتها:

۱– مکی، حسین (گردآورنده)، دکتر مصدق و نطقهای تاریخی او در دورهٔ پنجم و ششم تقنینیه، تهران، چاپ دوم، ۱۳٦٤، ص ۲۲۸–۲۳۰.

۲– همان کتاب، ص ۲٤۰–۲٤۱.

۳– همان کتاب، ص ۲۳۱–۲۳۲.

٤– کی استوان، حسین، سیاست موازنهٔ منفی در مجلس چهاردهم، تهران، انتشارات مصدق، جلد اول، تجدید چاپ ۱۳۵۵، ص ۱/ ۳٤.

۵– پهلوی، محمد رضا، مأموریت برای وطنم، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، تهران، چاپ سوم ۱۳٤۷ (چاپ اول ۱۳٤۱)، ص ۱٤۹–۱۵۰.

٦– مصدق، دکتر محمد، خاطرات و تألمات مصدق، انتشارات علمی، تهران، چاپ هفتم، ۱۳۷۲؛ (چاپ اول ۱۳٦۵)، ص ۳٤۸–۳۵۱.

۷– پهلوی، اشرف، چهره هایی در آینه، چاپ امریکا، کپی رایت ۱۹۸۰ م، ص ۱۳۷–۱۳۸.

۸– زیرنویس ۱: ص ۲٤۷، ۲٤۹–۲۵۰.

۹– زیرنویس ۱: ص ۲۵۸–۲٦۰.

۱۰– هدایت، مهدیقلی (مخبرالسلطنه)، خاطرات و خطرات، تهران، چاپ چهارم، ۱۳۷۵، ص ۳۷۰.

۱۱– همان کتاب، ص ۳۷٤.

۱۲– FO 248/1377, Sir P. Loraine's Private Interview with the HM Shah Reza Pahlavi on Feb. 2, 1926.

۱۳– صفایی، ابراهیم، اشتباه بزرگ، ملی شدن نفت، کتاب سرا، تهران، ۱۳۷۱، ص ۱۵–۱۸.